Jaro 21-a *Aprilo 1969* N-ro 2



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanujo
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegujo
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisujo.

Membroj de LKK

21a Kongreso de IFEF – Avignon 17.–25.5.1969



1. S-ro Motto, prezidanto. 2. S-ro Delaquaize, vic-prezidanto (prez. de FFEA). 3. S-ino Humm, sekretariino. 4. S-ro Pelletier, helpsekretario. 5. S-ro Coyac, kasisto (kasisto de FFEA). 6. S-ino Bernier, help-kasistino. 7. S-ro Bernier, informado (sekretario de FFEA) 8. S-ro Giovenal, loĝado. 9. S-ro Simonot, poŝtaĵoj.



21 a IFEF - Kongreso

DIVERSAJ INFORMOJ

Oficiala adreso: 21-a IFEF-Kongreso, 15 rue Guillaume Puy, F 84-AVIGNON, FRANCIO.

Banko: Banque Nationale de Paris, 39 Rue de la République, F 84-AVIGNON. Kontonumero: «CH 072.574-Congrès des Cheminots Espérantistes.»

Poŝtĉek-konto: Banque Nationale de Paris. Konto-numero: «13.381-MARSEILLE». Aldoni: «Compte CH 072.574-Congrès des Cheminots Espérantistes.»

La skizo de la kongresprogramo staris en nr.o 1.

Statistiko je la 21-a de marto: 429.

Okcid. Germanio: 65, Aŭstrio: 9, Britio: 5, Belgio: 5, Bulgario: 63, Hispanio: 29, Danlando: 6, Finnlando: 3, Francio: 105, Nederlando: 31, Hungario: 5, Italio: 12, Norvegio: 2, Pollando: 7, Rumanio: 9, Svedio: 6, Svisio: 12, Ĉehoslov: 37, Jugoslavio: 18.

Anonco de la alveno:

Multaj aliĝintoj nek anoncis la tagon, nek la horon de sia alveno. Tio tre embarasas la LKK, ĉefe pro la fakto ke multaj trajnoj alvenas nokte. Cele eviti longan atendon en la akceptejo, la kongresanoj estas tre petitaj skribi al Avignon por *anonci precize sian alvenon.*

Rabatilo por fervojbiletoj tra Francio.

La komerca direkcio de la francaj fervojoj disponigis al la LKK rabatilojn uzeblaj post stampigo flanke de la LKK. Tiuj rabatiloj estas uzeblaj de la kongresanoj por vojaĝo ekde 5 tagoj antaŭ la komenco de la kongreso ĝis 5 tagoj post la kongreso. Mendu ĝin rekte de la LKK.

Akceptejo:

La saloneto por akceptado de la kongresanoj situos en la antaŭkorto de la stacidomo nomata «Place de la Gare», maldekstre kiam oni eliras (sekvu la indikilojn). Akceptad-servo funkcios *sen inter-rompe* de vendrede la 16-a de majo ekde la 8-a horo ĝis dimanĉe la 18-a de majo ĝis la 12-a horo (tage kaj nokte). Ĝi liveros al la alvenintoj ĉiujn informojn pri la loĝkondiĉoj kaj direktigos ilin al iliaj loĝejoj. La kongresanoj, kiuj alvenos antaŭ la malfermo de la akceptdato bonvolu peti informojn skribante al la LKK.

Kongresejo: Palais de Champfleury, AVIGNON, estas modernstila konstruaĵo, kiu estas taŭga por aranĝoj kiel Kongreso de IFEF. Oni atingas ĝin 10 minutojn piede de la stacidomo.

Loĝiga servo: La giĉeto estos malfermata en la stacidomo de Avignon, la 16-an de majo je la 8-a matene. La kongresanoj, kiuj intencas alveni antaŭe kaj deziras ricevi la adresojn de siaj hoteloj, bonvolu informi S-ro Giovenal, 3 place d' Helvétie, 69-LYON-6, FRANCIO, aldonante p.m. aŭ respondkuponon.

Hoteloj: Ĝenerale la prezo de la matenmanĝo ne estas inkluzivita, oni devas informi sin.

Manĝ-kuponoj:

Cele eviti konfuzon en la speciala restoracio, LKK atentigas la kongresanojn ke la kuponoj (8F po unu) estos aĉeteblaj en la kongresejo nur inter la 9-a kaj la 10-a horo; tiel la estro povos pli bone ordigi la aferon.

Komunaj loĝejoj:

LKK informas ke pro multnombraj petoj ĉiuj lokoj estis jam okupitaj la 20-an de marto kaj malgraŭ diversaj klopodoj ne povos garantii tiun eblecon al plipostaj demandoj.

Monŝanĝo: La bankoj ne funkcias sabate kaj dimanĉe, eble nur nun banko funkcios sabate matene. En la kongresejo verŝajne ne estos banko.

Malfermo de la giĉetoj:

La giĉetoj funkcios en la kongresejo sabate de la 8-a ĝis la 22-a horo sen inter-rompo, dimanĉe de la 14-a ĝis la 18-a horo, lunde de la 8-a ĝis la 12-a.

Turism-informejo:

Ĝi funkcios en la kongresejo kaj liveros informojn kaj dokumentojn pri la mediteranea regiono.

Poŝt-oficejo:

Ĝi funkcios dum tri tagoj: lunde, marde kaj ĵaŭde. La speciala poŝtstampo estos uzebla. La oficejo situos en la enirejo de la kongresejo.

Ekskursoj:

La LKK petas ke la kongresanoj sciigu, plej malfrue je la akcepto kaj preferinde antaŭe, kiujn ekskursojn (aŭ neniun) ili intencas partopreni. Alimaniere okazos malfacilaĵoj pri kiuj LKK ne respondecos. LKK ankaŭ atentigas la partoprenontoj esti akurataj en ĉiuj aranĝoj.

Filatelio: LKK presigis belan specialan koverton aĉetebla en la kongresejo. Sen la speciala poŝtstampo uzebla dum la kongreso kaj sen p.m. ĝi kostos 0,50 fr. po unu, kaj 3 F. po 10 ekzpl.

Kun la speciala stampo kaj bela p.m. de 0,40 ĝi kostos 2 fr.

Ili estos sendeblaj post la kongreso al interesitaj personoj, kiuj mendos ilin al la peranto: S.ro Bernier Hubert, 190 bis Avenue de Clichy Escalier 3. — Paris — 17, Francio, aldonante respondkuponon.

Skribante al s.ro Bernier, b.v. ĉiam afranki viajn sendaĵojn per belaj variaj poŝtmarkoj, se eble pri: — floroj, bestoj, kosmo, fervojoj, pentraĵoj. Antaŭan dankon!

Libro-servo: Dum la kongreso interesaj esperantaĵoj kaj memoraĵoj, inter ili belaj esperanto-libroj estos akireblaj de la kongresanoj.

Post-kongresa aranĝo:

La Centra Montara Federacio esperantista (Fédération Espérantiste du Massif Central) okazos en famkonata kaj arta urbo Bourges, dimanĉon la 25-an de majo. Fervojistoj el ĉiuj landoj, kiuj partoprenos nian IFEF-Kongreson estas kore invitataj de la loka grupo, kiu zorgos havigi al ili agrablan, amikan, malmultekostan restadon.

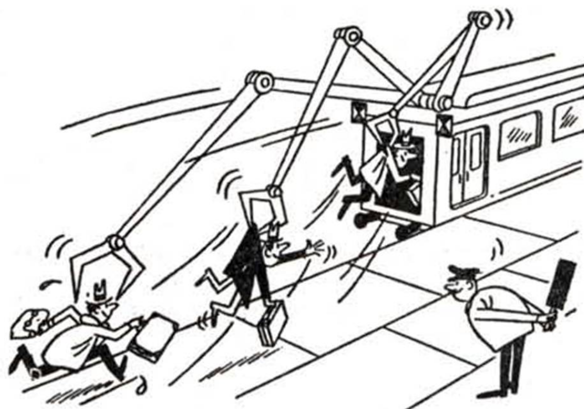
Trajno forlasanta Avignon matene povos konduki ilin je la 14a17 en Bourges, kaj loĝado estas antaŭvidebla en junulgastejo. La interesuloj bonvolu sin turni rekte al nia iama Parisa kaj agema fervoja amikino: S-ino Arlette ROBERT (eks. F-ino BOLE), rue Maxime Lebrun, 18-Saint Boulchard.

Prospekto pri Nimes.

La turism-oficejo de Nimes, Poul. de Prague, 30-NIMES, eldonis belan ilustritan prospekton titolitan «Nimes, La Franca Romo» (arta urbo, turisma centro por Gardo kaj la regionoj: Provenco kaj Langvedoko). Bonvolu mendi ĝin kaj gratuli skribante al la oficejo.

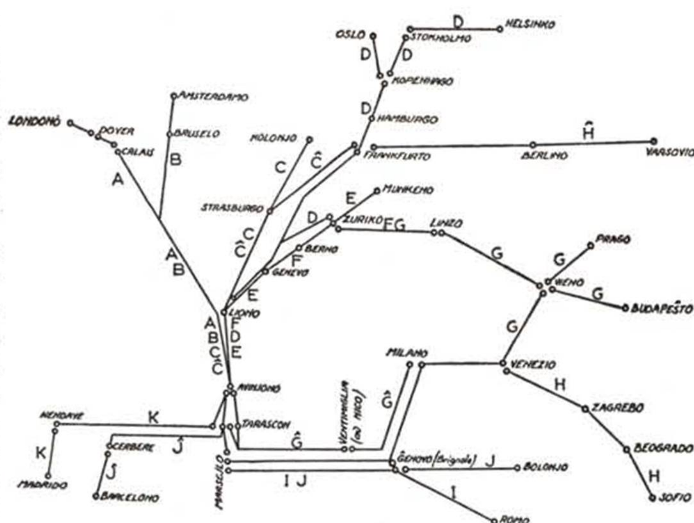
Al la legantaro de LIF mi povas aserti ke kolego Robert ege multe laboris por informi nin, kaj la jena bildo ilustras kiel li deziras kapti nin ĉiuope, por meti nin en la plej konvenan trajnon al Avinjono.

Redaktoro.



Kiel atingi Avinjonon (Avignon)?

Mi laboras en SNCF-Trafikdirekcio kie mi povas facile havi ĉiujn eŭropajn horarlibrojn (escepte la MAV-JZ-BDZ kiuj ne alvenis pro perdo survoje). Por ke mi povu faciligi la vojaĝon al la kongresurbo, Avignon, mi ellaboris vojaĝplanojn tien de ĉiuj eŭropaj landoj, de kie ni nun atendas gepartoprenantojn. En la sinoptika fervojkarto, vi vidas literojn por ĉiuopa vojaĝitinero. Pro spacmanko la redaktoro de LIF bedaŭras ke ne estas eble aperigi detalan planon por ĉiuopa itinero.



Sed tiuj kiuj bezonas helpon por trovi la por sin mem plej oportunan vojaĝeblecon, skribu al mi menciante la aktualan literon laŭ la jena fervojkarto, kaj aldonante internacian respondkuponon.

Saluton de
MICHEL ROBERT — Logment 1711
F-95 ARGENTEUIL — Francio.
10, Allee Fernand Leger.

Survoje al Avignon per la fervojo

1) *De CALAIS al AVIGNON*

La vojaĝantoj, kiuj alvenas el Britio, atingas Francion ĉu en BOULOGNE-SUR-MER ĉu en CALAIS. Ĉar el CALAIS veturas rekta kuŝvagono al AVIGNON, ni studos nur tiun vojon.

CALAIS estas banurbo, kiu estis detruata dum la milito 1939—1945. Apud tiu urbo estis projektata antaŭ pli ol 60 jaroj tunelo sub la «Maniko» inter Britio kaj Francio. Tiu projekto, forlasita pro politikaj kialoj, estas denove studata.

La trajno iras poste tra BOULOGNE-SUR-MER, fama pro la unua internacia Esperanto-Kongreso en 1905, ABBEVILLE, AMIENS kaj CREIL. Inter ABBEVILLE kaj AMIENS, fervojlinio sekvas riveron SOMME.

Poste la trajno atingas PARIZON (Gare du Nord = Norda Stacidomo); de la Norda Stacidomo ĝi veturas al Gare de Lyon (Liona Stacidomo) de kie foriras la trajnoj al sudorienta Francio. Post sekvo de riverego SEINE, ekde PARIZO ĝis MONTEREAU, kaj de rivero YONNE, ni atingas la imponan trafikstacion LAROCHE-MIGENNES, kie, cetere, rapidtrajnoj ne haltas. 15 km for de PARIZO, oni trapasas la plej imponan varvagon-klasifejon en Francio (4000 ĝis 5000 varvagonoj ĉiutage) en VILLENEUVE-SAINT GEORGES.

Post LAROCHE-MIGENNES, la fervojlinio iom grimpas ĝis BLAISY-BAS, kie estas 4 km-tunelo ĉirkaŭata de 600 metraj montetoj. Post tiu tunelo, la fervojlinio forlasas SEINE-basenon kaj atingas RHONE-basenon. Post kelkaj kilometroj, la trajno atingas la urbon DIJON, kie ĉiuj trajnoj haltas. DIJON, ĉefurbo

de provinco BOURGOGNE, havas 150 000 loĝantojn.

Post sekvo de rivero SAONE, enflurivero de riverego RHONE, dum 130 km, ni alvenas en LYON, tria franca urbo (ĉirkaŭ unu miliono da loĝantoj kun ĉirkaŭurbo), kie rivero SAONE enfluas la ĉefriveron RHONE. La trajno unue trairas riveron SAONE, haltas en stacidomo Perrache kaj, tuj poste, trairas ĉefriveron RHONE, kiun ĝi sekvas ĝis AVIGNON, post trairo de urbo VALENCE.

2) *De FEIGNIES al AVIGNON*

Tiun vojon uzos niaj belgaj kaj nederlandaj kolegoj. Ĝenerale la trajnoj haltas nur en AULNOYE, kie okazas la dogan- kaj polic-kontroloj, kaj SAINT QUENTIN. Poste la fervojlinio trapasas la grandan varvagon-klasifejon TERGNIER kaj sekvas riveron OISE ĝis CREIL, kie ĝi kunmiksas kun la linio venante el CALAIS.

3) *De STRASBOURG al AVIGNON*

STRASBOURG estas ĉefurbo de provinco ALZACO (250 000 loĝantoj). La fervojlinio sekvas REJNO-valon kaj la germanan landlimon ĝis MULHOUSE, trairante la urbon COLMAR. Okcidente estas la montaro VOSGES, oriente la NIGRA ARBARO.

Poste, la fervojlinio, irante okcidenten, atingas la urbon BELFORT kaj poste sekvas la riveron DOUBS ĝis BESANÇON. Ni trapasas la urbojn LONS-LE-SAUNIER, BOURG kaj LYON, de kie la trajno sekvas la vojon 1).

4) *De GENEVE al LYON*

Mallonga vojo, kiu plejparte sekvas riveron RHONE kaj trapasas nur malgrandajn urbojn kaj varvagon-klasifejon AMBERIEU.

5) *De VENTIMIGLIA al AVIGNON*

VENTIMIGLIA, limstacio, situas en Italio. Poste estas franca «COTE D'AZUR» (Lazura Marbordo) kun MENTON, MONACO (propra lando kun princo kiel estro), NICE (300 000 loĝantoj), ANTIBES, CANNES, montetoj ESTEREL (ruĝkoloraj), SAINT RAPHAEL, FREJUS (kie akvobaraĵo rompiĝis en decembro 1959; la katastrofo mortigis pli ol 400 personojn kaj estis preskaŭ 50 milionoj de US dolaroj de difektoj).

Post montetoj MAURES, la trajno atingas TOULON, milithaveno (180 000 loĝantoj), MARSEILLE, la dua franca urbo kun iom pli ol unu miliono da loĝantoj. Post MARSEILLE, la fervojlinio trapasas la varvagon-klasifejon MIRAMAS, ARLES (kie ni ekskursos per aŭtobuso la 21-an de Majo) kaj TARASCON (fama pro la romano «Tartarin de Tarascon», kiu estas tradukita esperantlingve).

6) *De HENDAYE al AVIGNON*

Tiu fervojlinio trapasas belajn vaskajn vilaĝojn kaj la urbon BIARRITZ. En BAYONNE, ĝi forlasas la linion al PARIZO por iri al TOULOUSE, tra montoj PIRENEOJ kaj urboj PAU, LOURDES (fama pro ĝiaj katolikaj pilgrimoj), TARBES.

Post TOULOSE, la trajno eniras ebenon, kie situas urbo CARCASSONNE, fama pro ĝia mezepoka praurbo. La fervojlinio atingas urbon NARBONNE kaj trapasas la urbojn BEZIERS, SETE, MONTPELLIER (120 000 loĝantoj), NIMES (kiu enhavas multajn romiajn monumentojn). Poste la fervojlinio trapasas ĉefriveron RHONE kaj atingas la urbeton TARASCON, kie ĝi kunmiksas kun la fervojlinio venante el VENTIMIGLIA.

7) *De CERBERE al AVIGNON*

Ĝis NARBONNE, kie la fervojlinio kunmiksas kun tiu venanta el HENDAYE, estas nur 107 km laŭ marbordo. Oni trapasas la urbojn PORT-VENDRES (pasaĝerhaveno) kaj PERPIGNAN.

Tiu studo ne estas kompleta ĉar certe kelkaj kolegoj trapasos per alia linio, sed mi opinias tamen, ke la ĉefaj vojoj al AVIGNON estas iomete priskribitaj.

M. Robert.

Informoj pri la fervoj-stacio de Avignon

La stacio de Avignon estas, respektive, 742 km-ojn distance de Paris, 221 km-ojn de Marseille, 380 km-ojn de la itala limo, kaj 300 km-ojn de la hispana limo. Ĝi ampleksas pli ol 7 km-ojn da instalaĵoj.

Tiu stacio konsistas en unu pasaĝer-stacio,

unu vagon-klasifejo por rapidaj fret-trajnoj, unu klasifejo por ordinaraj var-trajnoj, kaj unu var-halo (samcele var-tenejo kaj transŝarĝad-halo). Krome ekzistas aparta trakaro en glaico-fabrikejo por frid-vagonoj kaj frid-vartenejoj, unu speciala stacio por pasaĝer-kaj-aŭto-trajnoj, unu merkat-stacio (specialigita por fruktoj kaj legomoj), unu trakaro en la kvartalo industria kaj var-teneja, kaj, fine, unu trakaro por platform-vagonoj kun ŝarĝaŭtoj.

La trakaro estas komplete elektrigitaj. La pli granda parto de la cirkulado estas regata per unu centra trafik-regadejo, kio permesas rapidan kaj absolute sekurigitan veturadon de la trajnoj, de la manovraj vagonaroj kaj de la sol-irantaj lokomotivoj. La ĉefa linio estas ekipita per aŭtomata blok-sistemo. Ankaŭ ligita kun Avignon estas grava lokomotiv-deponejo.

Avignon ŝuldas sian gravecon al sia pozicio sur la ĉefa fervoj-linio Paris—Marseille, ĉe ties kruciĝo kun la fervoj-linio liganta Italion kaj Hispanion, laŭ la mediteranea marbordo, kaj al la kampo-kultura riĉeco de la regiono, kiu ĉefe produktas fru-legomojn kaj fruktojn.
var-teneja kvartalo (nuntempe disvolviĝanta), kaj la glacio-fabrikejo (S.T.E.F.), kiu entenas tri glaciodonajn turojn.

La pasaĝer-stacio konsistas el 5 ĉefaj ambaŭsensaj trakoj, kaj 4 trotuaroj. Vintre po 80 trajnoj, kaj somere po 100 pasaĝer-trajnoj veturas ĉiutage tra Avignon, Centra rezervad-oficejo kaj turism-oficejo funkcias; ĝi pritraktas multajn inform-petojn, pro la multe-nombraj komunikiĝoj ofertitaj per trajnoj kaj aŭtobusoj. Oni tie ankaŭ povas lu-preni aŭtojn, kaj aĉeti biletojn por ĉiuspecaj ekskursoj. Dum la jaro 1967, Avignon vendis 527 000 biletojn, kaj rezervis 170 000 sid- kaj kuŝ-lokojn.

La vagon-klasifejo, nomita Champfleury (pr: ŝanfleŭri), prilaboras nur rapidfret-vagonojn. Ĝi ricevas, meznombre, po 60 trajnojn ĉiutage, kaj pretigas po 50 trajnojn. Oni povas tie disigi 2 000 vagonojn ĉiutage, sur la 24-traka manovro-trakaro. Meznombre, 40 000 vagonoj veturas tra Champfleury monate; sed dum somero, tiu nombro atingas 50 000. La vagon-klasifado fariĝas aŭtomata, pere de centra klasif-regadejo, kaj ĉe unu ekstremaĵo de la trakaro kuŝas ses trak-bremsoj. La vagon-notado fariĝas per radiofonio, kaj la vagon-klasifejo estas ligita kun la tuta lando per teletajpa reto (revidi LA FERVOJISTO no 186, aŭgusto 1963).

La vagon-klasifejo de Fontcouverte prilaboras la ordinarajn var-trajnojn kaj konsistas el du ricev-trakaroj: unu trakaro por lokomotiv-ŝanĝo, kaj 16-traka manovro-trakaro. Ĝi estas ligita kun la merkat-stacio, la industria kaj var-teneja kvartalo (nuntempe disvolviĝanta), kaj la glacio-fabrikejo (S.T.E.F.), kiu entenas tri glaciodonajn turojn.

La stacio por pasaĝer-kaj-aŭto-trajnoj, kiu dependas de Fontcouverte, ricevas somere po 9 trajnojn ĉiusemajne, kaj vintre po 1 aŭ 2 trajnojn, laŭ la epoko. La ĉefaj trafik-rilatoj estas kun Hamburg, Bruxelles, Amsterdam, Boulogne-sur-Mer kaj Paris, ĝis Avignon.

La var-halo, kiu enhavas ses trakojn kaj 5 kajojn, estas la sola transŝarĝejo en Sud-orienta Francio. Ĝi estas tute mekanigita, kaj povas laborumi po 400 vagonojn tage (250 elŝarĝadojn) de pecaĵoj. Oni deĵoras tie dum 24-hora ciklo.

Avignon estas ankaŭ centro por la distribuado de la pecaĵoj per ŝarĝ-aŭtoj. Ĉiutage, 15 ŝarĝ-aŭtoj ekveturas por porti la varojn al proksimaj kaj malproksimaj urbetoj kaj vilaĝoj.

Antaŭ ne longe, oni ankaŭ starigis instalaĵojn por la elŝarĝado kaj enŝarĝado de la ŝarĝ-aŭtoj veturantaj sur specialaj platform-vagonoj (franclingve nomataj: kanguruo- aŭ makropo-vagonoj). Baldaŭ oni povos ricevi transmarajn kontenerojn. Avignon estas frajt-kalkulad-centro kaj kontregistra centro por proksimume 30 stacioj de la regiono; krome estas ankaŭ regiona centro por eldoganigo.

La personaro deĵoranta en la espluatada trafiko (franca organizado) konsistas proksimume el 900 personoj, se oni kalkulas la nefervojistojn deĵorantaj en la var-halo kaj alie (privataj entreprenoj), sub la estreco de unu ĉef-staciestro helpata fare de tri aliaj staciestroj.

R. Motto.

Ekskursoj tra Provensa regiono



ORANGE

Enhavanta proksimume 15 000 loĝantojn, ĝi situas je 25 kilometroj norde de Avignon. Iama «Aurasio» kaj kelta vilaĝo, ĝi fariĝis romia kolonio dum la regado de Aŭgusto, kaj multe prosperis kun teatro, cirko, templo, banejoj, . . . Detruita de la Visigotoj en 412, ĝi estis konfidita al grafoj de Karolo la Granda (Charlemagne). En la jaro 1229, kiam la regiono «Comtat-Venaissin», kies ĉefurbo Avignon estis, cedata al papeco, Orange restis sendependa. La franca reĝo Francisko la Unua ĝin prenis, la reĝo Henriko la Dua ĝin redonis al Guillaume de Nassau, guberniestro de Nederlando, kaj en 1713, la reĝo de Pruslando, kiu de ĝi estis heredinta, fine redonis Orange al Francio.

Orange agrable kuŝas en ebenaĵo, borde de rivereto, piede de monteto izolita meze de plantejoj, precipe fruktokampoj, inter heĝoj el cipresoj, kiuj efike ŝirmas kontraŭ la forta blovo de la vento «mistral».

La romia teatro staras sur la monteto kie kuŝas la urbo. Ĝia duoncirko entenis 15 000 spektantojn, kaj ĝia ekstera ĉef-fronto, nomata «la granda muro», estas paralelogramo 103 metrojn longa kaj 27 metrojn alta. Ĝi estis konstruita en la jaro 35 A.K. La tri rektangulaj pordoj de la fasado estis rezervitaj por la aktoroj; inter la muro de la fasado kaj tiu de la sceno estis loĝioj por la aktoroj. Antaŭe sur la grundo, oni rimarkas la fundamentojn de la fosaĵo, kiu entenis la kurtenon. Sur la ŝtupoj de la unua vico estas skulptita: «EQ. G. III», kio signifas «Equites, gradus tres»; estis sidlokoj por la kavaliroj. Parto de la ŝtupoj estas renovigitaj; ili nun povas enteni nur 7 000 personojn. Oni povas facile grimpi supren de la duoncirko por admiri ĝian vastecon kaj rimarki la eksterordinarajn muregojn, kiuj kunigas la fasadon kun la monteto.

La modernaj spektakloj komencis en la jaro 1869, kaj poste sinsekvis la ĉiujaraj nunaj «Chorégies» (pr. Koreĵi): horaj, dancaj, kantaj, tragediaj, komence de aŭgusto.

Oni nepre devas grimpi ĝis la supro de la monteto Saint Eutrope, 109 metrojn alta. De tiu loko, oni ĝuas belan panoramon kaj belegan vidon al la interno de la romia teatro. Ĉi-tie estas videblaj multaj romiaj kaj feŭdaj postrestaĵoj, publika ĝardeno, kampadejo, naĝejo, . . . krome pitoreskaj grotoj, kaj, sube, la bordoj de la Rodano.

La triumfarko, norde de la urbo, staras sur larĝa rondoplaco; ĝi estas 18,8 metrojn alta, 19,5 larĝa kaj 8,5 profunda. Tri flankoj interesaj estas, precipe du; la orienta parto estas rimarkinda pro ses grandaj figuroj de Galloj venkitaj. Tiu monumento estas venkosimbolo memorfestante la venkojn super la galliaj estroj dum la unua jarcento P.K.

LA FONTINE DE VAUCLUSE

La Fonto de Vaucluse situas 30 kilometrojn oriente de Avignon. La duobla senco de tiu ekskurso kuŝas en la elvoko de la poeziaj memoroj de Laŭra kaj Petrarko, kaj en la beleco de la loko, kie ŝprucas la fonto de la rivereto Sorgue, unu el la plej potencaj fontoj en la mondo.

La vojo al Fontaine de Vaucluse trapasas la urbeton nomitan Le Thor, kun bela preĝejo de la 12-a jarcento, kaj agrablan urbeton L'Isle-sur-Sorgue; poste ĝi eniras la ĉarman valeton de Vaucluse (latine: Vallis Clausa), kie ser-

pentumas la rivereto Sorgue. Antaŭ ol eniri la vilaĝon Vaucluse, oni povas viziti la vilaĝon Saumane, kvar km antaŭ ĝi. En la soleca valeto, Petrarko verkis parton de siaj famaj sonetoj.

De la vilaĝo ĝis la fonto, 12 minutoj piede oni bezonas. Ĝi estas unu el la plej fortaj konataj fontoj; la elflu-kvanto varias, laŭ la vetero, inter 8 kaj 150 kubo-metrojn posekunde. En 1967, post du tre malpluvaj jaroj en Provenco, la fonto ĉesis elflui dum kelkaj monatoj; feliĉe, ĝi renaskiĝis dum la venonta vintro.

(noto: *Orange*, pr. oranĵ'; *Fontaine de Vaucluse*, pr. fonten' deŭ voklüz')



ADMINISTRAJ INFORMOJ

REVIZORA RAPORTO 1968

Hodiaŭ subskribintaj revizoroj kontrolis la librotenadon, komparis la pruvilojn kun la enskriboj kaj konstatis la enordan ekziston de la federacia havaĵo. Ni konsideras la aplikadon de du diversaj valutoj kaj la laboron de du kasistoj kiel malfaciligon de la tasko. Krome ni konstatis la ekziston de la protokoloj kaj de gravaj korespondaĵoj por la arkivo. La prezentitan liston pri pagitaj kotizoj ĝis 31.12.1968 ni ekzamenis kaj akceptis.

Romanshorn, la 16an de januaro 1969.

J. Jüstrich. H. Hanselmann. A. Hunziker.

Kotizpagado de landaj asocioj. Pro la francaj devizaj leĝoj estos al la kasisto *ne ebla* akcepti en Avignon kotizojn de landaj asocioj. Bonvolu pagi nur al konto 471 de Thurgauische Kantonalbank, Romanshorn.

La kasisto petas respekti la regularon kaj pagi kotizojn ĝis 30-a de junio 1969.

Adoptantoj. Nia alvoko havis ĝojigan rezulton, enfluis jam 90 el kiuj kelkaj estas por pliaj jaroj. Adoptitaj estas ĝis nun po 1 kolego el Brazilio, Bulgarujo, Ĉehoslovakujo. Sveda membrino pagis por pluaj 10 membroj en Ĉehoslovakujo por 2 jaroj. Ni insiste petas ĉiujn membrojn informi nin pri adresoj de kolegoj en landoj, kie IFEF ne jam havas landan asocion kun kiuj ili havas kontakton.

Nia vicprezidanto, S.ro Gvozden Srediĉ, estas elektita membro de la jugoslava FISAIC-komisiono.

Ni gratulas lin, kaj deziras al li bonan sukceson sur tia grava posteno.

Ankaŭ British Railways nun aliĝis al FISAIC. Reprezentanto ĉe la brita FISAIC-sekcio estas la estrarano de la brita landa IFEF-asocio. S.ro David Wild. Ankaŭ al li niajn gratulojn kaj bondezirojn.

La Germana Biblioteko, kiu havas sian sidejon en Frankfurt/Main, petis ne nur la alsendon de GEFA-Bulteno sed ankaŭ regulan disponigon de LIF. Ĝi informpetis la historion de IFEF, la aperdaton de LIF kaj aliajn detalojn. La intereso de tiu ĉi oficiala instanco estas des pli pozitiva, ĉar ĝi venis per si mem.

La estraro sendis gratulleteron al la jubilea Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno en Werfenweng (Aŭstrio). Ankaŭ al la jarkunveno de la Brita Asocio de Esperantistaj Fervojistoj en Londono al la jarkunveno de Norvega Esperantista Fervojista Asocio, ĝi direktis stimulajn salutleterojn.

La Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj okazigis en Solothurn sian jarkunvenon. La Prezidanto Giessner kaj la Vicprezidanto Srediĉ salutis la ĉeestantojn per surbendigitaj personaj vortoj.

La IFEF-estraro sendis gratulleteron al la eksprezidanto de Jong, okaze de lia naskiĝdato, la 27an de januaro, — kaj al s.ro Hugo Steiner, oni decidis sendi similan leteron okaze de lia 91a naskiĝtago, la 26an de februaro.

En la IFEF-sekretariejo troviĝas diapozitiv-serio, nigra-blanka, pri Esperanto-poŝtmarkoj (ĉiuj ĝis nun aperintaj).

Ĝi bone taŭgas por varbceloj.

Interesuloj povas pruntepreni ĝin.

La gazeteldonejoj, kiuj havas rilatojn kun IFEF aŭ jam interŝanĝas siajn gazetojn, b.v. observi ke la sekretariejo nun troviĝas en Germanujo.

Ili estas petataj sendi la gazetojn al:

IFEF-sekretariejo
D-6 Frankfurt/M 70
Schweizer Str. 104
Germanujo.

FUNEBRA LISTO

Nur nun ni ricevis la informon, ke en Britio ni perdis du konatulojn:

la longjaran fidelan membron Tom *Scott* el Glasgovo.

Li partoprenis multe da IFEF-kongresoj kaj estas bone konata al ĉiuj, kiuj ĉeestis la kongreson en Stoke-on-Trent. Li parolis siatempe la fakprelegon.

La tiaman ĉefurbestron de Notingham Alderman *Sidney* Hill (poste Sir Sidney).

Li honoris la kongreson dum la solena malfermo veninte al Stoke survoje de Vieno. Li kunportis salutojn de la Internacia Esperanto-Muzeo en Vieno. Sir Sidney estis lokomotivestro kaj entuziasma Esperantisto.

Post terura neflegebla malsano mortis la 13-an de januaro la edzino de nia sindonema kaj agema emerita kolego Jean CHAPELLIER. Ni tamen esperas revidi nian tre ĉagrenigitan amikon, kiu petas pardonon pro longa silento, dum nia IFEF-kongreso.

Norvega Esperantista Fervojista Asocio perdis sian membron Sigurd Rounge, multjara ano de la norvega IFEF-sekcio.

ILI RIPOZU EN PACO!

Redaktfino por n.ro 3 estas 5.6. 1969.

Jarraporto de la sekretariejo pri 1968

Signifoplena jaro por IFEF

Dum 20 jaroj, de la refondo de IFEF en 1948 ĝis 1968 nederlandaj kolegoj (kun nur unu escepto direktis la sorton de la federacio. Laŭ la nuna statuto en la 20a kongreso de Varna elektiĝis nova estraro konsistanta el gekolegoj el 4 landoj. Plej grava tasko de tiu estraro estos, daŭrigi la klopodojn de la antaŭuloj kaj gvidi la federacion al plua prospero. La ĝisnuna estraro konsistis el prezidanto de Jong (Nederlando), vicprezidanto Walder (Svislando), sekretario Poptie (Nederlando), kasisto Oosterwijk (Nederlando) kaj redaktorino Burgler (Nederlando). La nomoj de la nuntempaj estraranoj estas: prezidanto Giessner (Germanujo), vicprezidanto Sredić (Jugoslavujo), sekretariino Kruse (Germanujo), kasisto Walder (Svislando) kaj redaktoro Krogstie (Norvegujo).

La iama prezidanto de Jong prezentis elstarajn eventojn kaj gravaĵojn el tiuj pasintaj 20 jaroj en broŝureto «Historio de la Fervojista Esperanto-Movado 1908—1968». Li iniciatis kaj ĉefprilaboris tiun «historion», kiu sur 40 paĝoj priskribas evoluadon, stagnadon, frakasadon fare de du militoj kaj rean evoluadon ĝis la nuna tempo. Ĝi trafe respegulas la laboron de sindonemaj kolegoj el multaj landoj dum 60 jaroj. La «historio» aperis dum la kongreso de Varna. Specialan dankon al kol. de Jong pro tiu dokumenta kompilaĵo.

En la pasinta jaro la morto forprenis de ni kelkajn fidelajn membrojn:

Johan A. Kleven, Norvegujo.
Simon Csóra, Hungarujo.
Jordan Palov, Bulgarujo.
K. Angel Movo Hernandez, Hispanujo.
Anton Kossmann, Germanujo.
Carl Viksten, Svedujo.

20a kongreso

Ĝi okazis de la 11a ĝis la 17a de majo en Varna Bulgarujo kaj en la proksima banloko Zlatni Pjassaci (Ora Sablo). Arbaroriĉa ĉirkaŭaĵo, la banloga akvo de la Nigra Maro kaj bela vetero favoris la kongresanojn kaj grave kontribuis al la ekstera sukceso de la kongreso. Elstaraj programeroj estis la solena malfermo, la akcepto flanke de la urbo Varna, la du fakprelegoj (tekstoj aperintaj en LIF) kaj el la kultura parto la distra kaj folklora vesperoj same kiel 2 ĝuindaj teatrovesperoj. Okazis du kunsidoj estraro-komitato, unu de la novelektita estraro kaj du plenkunsidoj. La plej gravaj

traktaĵpunktoj estis kongresproponoj, estrarelekto, laborplano, gazetara servo, budĝeto kaj adiaŭo de la ĝistiama estraro. Krome okazis kunvenoj de la Junulara Sekcio, de la Terminara kaj Fakprelega Komisionoj. La longjara gvidanto de la Fakprelega Komisiono, Giessner, demisiis. La komisiono elektis novan gvidanton, k.go Brandenburg (Germanujo). Definitive invitis la 21an kongreson Francujo al Avignon, provizore invitis Italujo por 1970 al antaŭvideble Rimini. Raportoj pri la kongreso aperis en LIF.

Fakliteraturo

En la ĉeno de diversaj fakaj literaturaĵoj, kiujn eldonis pluraj landaj asocioj de IFEF en la lastaj jaroj, aperis nova valora ero, nome la traduko de la «Internacia Konvencio pri la Fervoja Vartrafiko (CIM).

Prizorgis tiun respektindan laboron la jugoslavaj kolegoj Sekereŝ kaj Zupanic (traduko) kaj Srediĉ (revizio). Agnoskis la verkon i.a. la Internacia Fervoja Transportkomitato (CIT) en Bern. La tradukaĵo estas nova pruvo por la utilo de Esperanto kaj meritas esti vaste diskonigata.

Estrara agado

La nova estraro, kies membroj ja vivas dise en Eŭropo, vigle korespondadas por solvi la problemojn, kiujn starigas la gvidado de IFEF. Pere de la korespondaĵoj estas kiel eble plej bone preparataj la estrarkunvenoj, de kiuj okazis du en 1968 Nykøbing (Danujo) kaj Neustadt/Weinstrasse punktoj de la traktaĵlistoj estis i.a. laborplano por la estraro kaj por la federacio entute, terminara laboro, junularaj problemoj, kasaferoj, la estonta aspekto de LIF, kongresaj demandoj, rilatoj al aliaj organizaĵoj.

Laborplano

En Varna estas prezentita provizora laborplano. Nuna tasko estas starigi definitivan, tamen flekseblan planon, kiu servu kiel gvidilo kaj helpilo por la landaj asocioj kaj la federacio. La Junulara Sekcio starigis kaj akceptis propran laborprogramon dum sia kunsido en Varna. Sekve de ĝi la kontaktoj al Tutmonda Esperanto-Junularo estas plifirmigitaj, unue laŭ organizaj vidpunktoj. La estraro iniciatis kampanjon sub la slogano: «Fariĝu adoptanto de kolego por IFEF», kiu intertempe jam grandskale estas transprenita de la landaj asocioj kaj aperis en la landaj organoj. Celo de la kampanjo estas ebligi la membrecon ĉe IFEF al kolegoj, kiuj havas devizajn malfacilaĵojn.

Kontaktoj al aliaj organizaĵoj

a) Dum la 20a kongreso ĉeestis reprezentanto de la *«Internacia Asocio por Oficialigo de Esperanto»* (IOE), s.ro Sekelj, Beograd. Kontaktojn kun ĝi provizore flegos la vicprezidanto, kiu vivas en la sama urbo. Laŭsituacie IOE kaj IFEF kunlaboros.
b) La IFEF-komitatano A de *UEA*, d.ro Bácskai (Hungarujo) reprezentis la federacion en la 53a Universala Kongreso en Madrid kaj tie raportis pri la faka laboro de IFEF, same li gvidis la fervojistan kontaktkunvenon en Madrid.
Regule ni ricevas la publikaĵojn el la Centro de Esploro kaj Dokumentado de UEA.
La plej gravaj indikoj pri IFEF aperis en la jarlibro de UEA.
c) En Varna kaj ankaŭ okaze de diversaj landaj jarkunvenoj parolis reprezentantoj de *SAT*.
d) *ITF* (Internacia Trafiklaborista Federacio) ekzistas daŭraj interrilatoj. Dum la ITF-kongreso en Wiesbaden la sekretariino reprezentis la federacion.
e) *FISAIC* (Internacia kultura Federacio de la Fervojistoj). Post kiam la unuaj kontaktoj antaŭ kaj dum la 19a kongreso de Fulda estis tre ĝojigaj, la estraro momente klopodas, laŭ decido en la komitatkunsido de Varna kaj en konsento kun FISAIC plekti unuajn rilatojn al la kulturaj organizaĵoj fervojistaj en diversaj socialismaj landoj.

Informado eksteren

Laŭ instigaj vortoj de la prezidanto en la fermkunveno de Varna la celo de ĉiu landa asocio kaj loka societo estu, plivastigi la informadon kaj plifortigi la varbadon kun la celo: *Ĉiu membro varbu ĉiujare almenaŭ unu novan membron.* Dependos multe por la federacio, ke la landaj estraroj komprenas la neceson venki la nunan stagnadon kaj aktivigi la membraron. Ĉefa (kaj malmultekosta) rimedo estas la persona konvinkigo.

Informado interne

En LIF 1968 paĝo 56 aperis «Jarraportoj de la landaj asocioj de IFEF 1967». Jen la unuan fojon estas publikigita kompilaĵo el la (sufiĉe frue) ensenditaj landaj jarraportoj. Tio rapide ebligas koncizajn superrigardon kaj komparojn pri la landaj aktivecoj. Entute tre salutinda novenkondukaĵo de la iama vicprezidanto Walder.

Pri *kasaferoj* vidu la raporton de la kasisto en LIF n.ro 1/69, pri redaktoraj problemoj vidu la respektivan raporton en ĉi tiu LIF.

Membronombro

Cetere vi rimarku la jenan korektaĵon:

Laŭ listo en LIF 1/69	2595
Britujo	20
Polujo	25
Membrostato 1968 laŭ pagitaj kotizoj	2640

Korespondaĵoj

Pri la tempo ĝis la kongreso mankas ciferoj. La nombro de poŝtaĵoj ek de 1a de junio ĝis 31a de decembro estis 150 (ne kalkulitaj revuoj kaj presaĵoj). Aldoniĝas kelkdeko da leteroj alvenintaj kaj ekspeditaj de la aliaj estraranoj. Interalie la estraro sendis salutleterojn al jarkunvenoj de niaj landaj asocioj, kaze ke ili estis anoncitaj, same al organizaĵoj kun kiuj ekzistas amikaj kontaktoj. Laŭeble estraranoj persone ĉeestis en jarkunvenoj de kelkaj landaj asocioj.

Frankfurt (Main), la 5an de februar 1969.

E. Kruse
Sekretariino.

Jarraporto de la redaktoro pri 1968

Dum 1968 aperis 5 ordinaraj numeroj de LIF, kun entute 5 kovrilaj fotoj/fotomuntaĵoj.

Aperis entute 96 paĝoj, kun 38 ilustraĵoj (fotoj kaj desegnaĵoj). 2 kongresinsignoj, nome antaŭ la 20a kaj la 21a kongresoj. Cetere aperis 7 statistikaj tabeloj ilustrante la tekston. Dum la jaro okazis la 20a jubilea kongreso de IFEF, kaj samtempe oni notas ke Esperanto estis en uzo kiel ligilo inter fervojistoj ek de jaro 1908.

Tial eldoniĝis en la jubilea kongreso la verkaĵon de la eksprezidanto de Jong: Historio de la fervojista Esperanto-movado 1908—1968. Ĉi tiu kajero, kun siaj 40 paĝoj kaj 36 ilustraĵoj inter verdaj kovriloj, devas esti konsiderata kiel n.ro 5 de LIF.

Tion mi, dum la transpreno de la redakcio ne konsideris, sekve la unua numero redaktita de mi, ricevis n.ro 5/6, anstataŭ n.ro 6, kaj la lasta n.ro de 1968 devus esti 7, anstataŭ 6.

Kiel jam tuŝite, okazis dum la jaro redaktorŝanĝo.

La 4 unuajn numerojn redaktis s.ino Burgler, kaj la eksprezidanto de Jong donis helpon, dum li verkis la historion de la fervojista Esperanto-movado.

Mi do redaktis la 2 lastajn numerojn por la jaro.

Mia plano por la redaktado estas, krom raporti necesajn administrajn informojn, kongresinformojn, postkongresajn referatojn kaj laborprogramojn por IFEF, krei vere legindan FERVOJFAKAN REVUON, por ke la legantaro montru al ĉiulandaj oficialaj fervojadministracioj, ke la Internacia Lingvo vere estas grava afero.

Daŭre ili montru ĝin al la ankoraŭ neesperantistaj gekolegoj por varbi ilin al nia movado.

Sed la ekonomia stato de IFEF bedaŭrinde ne estas tro bona, kaj mi devas limigi la nombron da paĝoj kaj ankaŭ mi ne povas mendi tro multajn bildkliŝojn.

Pro tio estas ege malfacile realiigi la planon, krei fervojfakan revuon, ĉar preskaŭ la tuta spaco necesas kiel informilo pri IFEF-aferoj.

Por kiel eble plej bone plenumi la celon, raporti mallonge pri fervojoj, kaj pri la fervojista vivo vaste en la mondo, mi ligis al mi reton da kunlaborantoj en multaj landoj.

Ili de tempo al tempo sendas al mi altvaloran materialon, speciale por la fako FERVOJNOVAĴOJ.

Al tiuj kunlaborantoj mi nun kore dankas pro alsendita materialo, — pro tiuj kontribuaĵoj kiujn mi povis uzi, — kaj mi dankas pro toleremo ĉar ili toleras ke mi de tempo al tempo devas prokrasti, ja eĉ rifuzi la alsenditan.

Pro tio vi ne perdu la kuraĝon!

Sincere mi dankas al gazetredakcioj, fervoj-

administracioj kaj aliaj kiuj afable pruntedonis kliŝmaterialon.

Pri la elsendado de la ĵurnalo, bedaŭrinde okazis malprecizaĵoj. El la presejo: A. Sæther, Hamar, Norvegujo oni elsendas la ĵurnalojn korekte, lau la poŝtaj dekretoj.

Ili forsendiĝas kiel presaĵo, kun surgluita etikedo kun la teksto: Journeaux — gazetoj — aviser (En la lingvoj: franca — Esperanto — norvega.

Tamen okazas ke la pakaĵoj al kelkaj landoj alvenos tre malfrue, ofte unu monato post la elsendado de Hamar.

Mi esploris la aferon, kaj la kulpo vere ne estas ĉe ni, sed devas esti ĉe la poŝt-aŭ doganetato en la diversaj adresatlandoj, en formo de eventualaj leĝoj pri liverado.

Fine mi emas esprimi: Se LIF plaĉas al vi, — rakontu pri ĝi al viaj kunhomoj.

Se ĝi ne plaĉas al vi, — turnu vin al mi kun viaj opinioj, pozitiva kritiko kaj proponoj pri plibonigoj, por ke ni kune kreu ĝin al la plej bona revuo verkita en la Internacia Lingvo.

Løten, Norvegujo la 28an de februaro 1969.

Per Johan Krogstie.
Redaktoro.

ADRESARO DE IFEF-KOMITATANOJ 1969/70

Aŭstrujo: Johann Geroldinger, Marcusgang 7, A-4020-Linz. *Belgujo:* Leo de Bruyne: Stationschef NMBS, Linkebeek. *Britujo:* Frank M. Easton, 21 Ninfield Road, Birmingham — 27. *Bulgarujo:* Georgi Dolapĉiev, str. G. Dimitrov 122 vhod «B», Sofia. Georgi Nejkov, str. Klokotnica 1, Sofia. *Ĉeĥoslovakujo:* Jiri Piŝtora, Namesti míru 1746, Česká Trebová. *Danujo:* Henning Hauge, Eranthisvej 16, Højene, DK-9800-Hjørring. *Finnlando:* N. G. Narvala, Rautatiehallitus, Vilhonkatu 13, Helsinki-10. *Francujo:* F-ino G. Lemonnier, 14 rue J. B. Potin, F-92-Vanves. Robert Coyac, 7 rue Hoche, F-78-Sartrouville. *Germanujo:* Willi Brandenburg, Vadrup 276, D-4401-Westbevern, Otto Rösemann, Kokschestr. 44, D-45-Osnabrück, Willi Grass, Meteorstr. 13, D-565-Solingen-Ohligs, G. Ritterspach, Berliner Allee 1, D-607-Langen (Hessen). *Hispanujo:* Rafael Devis Pascual, Str. Sicilia N° 264 casa 2,3°, C, Barcelona — 13, Carlos Virumbrales Carcedo, Pasaje Ali-Bey N° 4, Barcelona — 5. *Hungarujo:* D-ro István Bácskai, Arpád f.u. 28/a. Budapest XVII Rákoshegy. Szilard Bálint, MAV Fütöhazi ép.1.12, Budapest X Rákos. *Italujo:* Germano Gimelli, Via Donato Creti 61, I-40128-Bologna. *Jugoslavujo:* S-ino Mira Lipiĉar, Na jami 11/45, Ljubljana. *Nederlando:* J. J. Labordus, Pekingdreef 62, Utrecht — 2505. *Norwegujo:* Kåre Bye, Disenveien 3 b, N-2300-Hamar. *Pollando:* Erazm Nawrowski, ul. Hetmanska 20, Gdynia. *Rumanujo:* Joan Sirbu, Bd. Lenin 92 Sc. C. ap 8, Brasov. *Svedujo:* Evert Rausek, S. Bulltoftavägen 56 8, S-212 22 Malmö. *Svislando:* Kurt Greutert, Via Monte Ceneri, CH-6512-Giubiasco.

Proponitaj Junularaj Kromkomitataninoj:

F-ino Greta Gössl, Starhembergstr. 15, A-4020-Linz, Aŭstrujo. F-ino Denise Hervouet, 2 Cottage Henri Dunant, F-92-Garches, Francujo.

Gravaj kunsidoj antaŭ ni

Estas karakteriza signo de ĉiuj kongresoj, konferencoj, ligo-tagoj kaj similaj aranĝoj, ke ilia programo enhavas kunsidojn, sur kies tagordoj staras la plej decidaj kaj mondmovigaj problemoj. Por solvi ilin la kunsidantoj aplikas ĉiujn siajn cerbfortojn kaj estas profunde konvinkitaj, ke ili — solvinte la menciitajn problemojn, — kontribuis al daŭra plibonigo de la mondo ĝenerale kaj de sia propra medio speciale. Ĉu ekzistas organizaĵo sur nia terglobo, kiu faras escepton de tiu regulo? Sincere esplorante ĉi tiun tiklan demandon, oni venas al la modesta (aŭ honesta, kiel vi volas) konkludo, ke preskaŭ ne.

Alproksimiĝas la sopirata semajno de Avignon. Same alproksimiĝas la tieaj kunsidoj, unu pli grava ol la alia (vidu supre!). Renkontiĝos tie la plej kapablaj anoj de famaj mondorganizoj, kiuj kvazaŭ konkuras en la rapida, kompleta kaj ĝisfunde korekta solvo de siaj nepretervideblaj zorgoj. Se por unu speco de kunsidoj jam antaŭe vitroklare pripensitaj tagordoj donos la priatentendan gvidlinion por sincera

traktado kunsida, por la kunvenoj de la alia speco tio nur ne necesos, sed eĉ estas strikte malpermesite. Krome la tagordoj de tiu organizo, se ili ekzistus, nur enhavus unu, maksimume du poziciojn kvankam des pli esencajn, pri kiuj la eminentaj diskutadoj kiel konate daŭras tagojn, vesperojn, noktojn, aŭ eĉ devas esti ŝovataj pro graveco al estontaj kunsidoj.

La plej elstara karakterizaĵo de tiaj kunsidoj estas, ke oni dum ili forigis la pensadon. La frapa rezulto estis, ke sekve de la mankanta pensado ĉio funkcias multe pli glate ol en kunvenoj de kutima tipo. La manko, eĉ malpermeso de pensado bazas sur la severa statuto de la koncerna monda organizaĵo, kies nomo estas «La Internacia Frenezula Kluba Asocio Uffenheima» (tiel baptita laŭ la fondloko Uffenheim). Ĉar ĝenerale oni malŝatas tiajn serpentajn nomojn, la respektiva organizaĵo jam estas vaste konata sub la indiko «LIFKAŬ», kaj eĉ spontane kreis al si propran saluton, konsistantan el parto de la dua silabo de ĝia mallongigita nomo. Sekve la ne preteraŭdebla kaj tute ne intermiksebla salato sonas «aŭ — aŭ». Ankaŭ ekzistas belsona, (tekste) riĉenhava propra himno, tiel ke vere nenio mankas por demonstri la mondvastan kaj sendependan karakteron de tiu elstara movado, en kiu oni ne pensas, sed intertempe alkutimiĝis «frezensi», kio estas agrabla miksaĵo el ambaŭ ecoj de la homa sp(r)i)ri)to. Jen la anoj de LIFKAŬ (de honora prezidanto ĝis la lastaj membrecsopirantaj aspirano kaj aspirino) estas kun interna emocio invitataj partopreni en tiuj kunsidoj, por efike kontribui al la klopodoj, almenaŭ *ek*solvi la plej urĝajn problemojn de la kara movado.

fr-ulo (sk)

NOVAJ ŜANCOJ DE LA FERVOJO

Trafikpolitika programo efektiviĝis en Germanio

Por analizi la nunan ekonomian situacion de la fervojoj, precipe de la eŭropaj, ne necesas funde studi ilian historion de la lastaj 130 jaroj. La evento, kiu ŝanĝis radikale la iaman monopolon de la fervojo, estis la utiligo de la motora forteco. La motoro, entuziasme akceptita fine de la pasinta jarcento kaj pluevoluigita de kapablaj teknikistoj, fariĝis la plej forta konkurencanto de la fervojo, kiu siaflanke nur malfrue povis reagi al la provoko.

Kaŭzo por la disa evoluo estis la malegalaj elirbazoj. La fervojo restis ŝtata transporentrepreno kun preskaŭ neniuj privilegioj, sed multnombraj restriktoj el la antaŭa jarcento. La aliaj transportiloj profitis de la favora publika opinio pri aŭtomobilo kaj aviadilo. Ĉefe la ŝarĝautomobilaj transportentreprenoj ekspluatis la diversan impostsistemon. Ili frekventis la stratoreton kaj ne kontribuis sufiĉe multe al la kostoj de la difektitaj aŭ konstruotaj stratoj. Ke la kreskanta aŭtomobiltrafiko postulis ĉiujare pli kaj pli da viktimoj, estis taksata de la publika opinio kiel komprenebla ofero por la progreso. Sole en la Federacia Respubliko Germanio mortis en 1968 17 000 homoj sur la strato. Simila estas la situacio en la aliaj industrilandoj, dum en la socialismaj landoj la fervojo provizore dominas.

En tia situacio nur la politikistoj povis kaj devis serĉi taŭgan solvon. Fine de la jaro 1966 publikigis en la Federacia Respubliko Germanio la trafikministro Leber sian trafikpolitikan programon, kiu baldaŭ disvastiĝis kiel Leber-plano ankaŭ eksterlande. Laŭ tio la taskoj de la konkurencantaj trafikentreprenoj estu nov- kaj kunordigataj. La projekto ne nur celis la resanigon de la fervojo, kiel ties kontraŭuloj komence asertis. La traktado de la trafikpolitika programo per registaro kaj parlamento daŭris preskaŭ unu jaron. Tro grandaj estis la diversflankaj interesoj, tro multnombraj la argumentoj, precipe ĉe la ŝarĝaŭtomobila trafikbranĉo, sed la fina kompromiso almenaŭ konservis la koncepton. Ĝi ekvalidis la 1-an de januaro 1969.

La Germana Federacia Fervojo estas devigita limigi sian personaron je pluaj 82 000 fervoj-

istoj. Pluaj pro tio, ĉar la ĝenerala redukto komenciĝis jam antaŭ 20 jaroj. La nombro de la ekzistantaj 16 direkciaj distriktoj limiĝos al 10. Krome estos koncentrataj la transportaj, teknikaj, socialaj, kontregulaj kaj tarifaj instancoj. La malfunkciigo de neprofitdonaj linioj estos daŭrigata. Anstataŭ tio veturos fervojaj aŭtobusoj. Varekspedejoj funkcios nur, se la nombro de la sendaĵoj garantios certan profiton. Kompreneble tiu listo de la jam komencitaj aŭ farotaj agoj ne estas kompleta. Ĉiuj ŝparotaj fervojistoj ne perdos, laŭdire, siajn laborlokojn. Oni volas ankaŭ eviti sociajn malglataĵojn, kiel bele tekstas. La efektivigo de tiu ŝparprogramo trafos milojn da fervojistoj kun dekmiloj da familianoj.

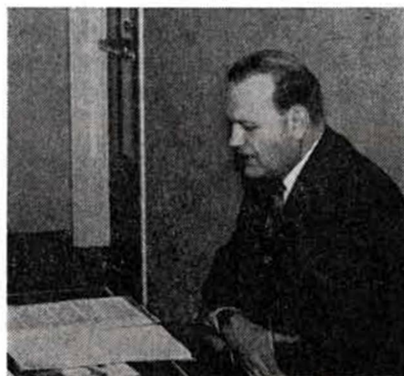
Sed estus maljuste prisilenti la pozitivajn flankojn de tiu programo. Pliboniĝos la teknikaj instalaĵoj. La reto de nun 8 000 km elektrizitaj relvojoj pligrandiĝos, per kio la kostoj de la funkciado reduktiĝos. La nombro de la sekurigaj regadejoj kreskos. Moderniĝos la metodoj por ŝanĝi eluzitajn relojn per aŭtomataj maŝinoj. En kelkaj grandurboj kiel München kaj Frankfurt estos novkonstruataj apartaj fervojlinioj, kiuj servos al la amasa trafiko. Por la vartrafiko estos disponigataj specifaj vagonoj, ekz. por la kontenero). La ofte tro longa transportdaŭro de vagonoj kaj frajtaĵoj necesigos pli rapidajn vartrajnojn kaj plej eble perfektajn manovrajn staciojn. Per subvencioj la kvalito de la privataj aliĝtrakoj pliboniĝos. Validos la principo, ke la fervojo fariĝu tiel atraktiva kaj alloga, ke la ĝisnuna deziro preferi la ŝarĝaŭtomobilan transportan normaliĝos. Ĉar plenŝtopitaj aŭtostratoj, kiuj bezonas pli kaj pli da kostoj kaj plivastigon, perdas sian popolekonomian valoron, se la fervoja kapacito ne estas elĉerpata. Unue la Leber-plano antaŭvidis limigon de la surstrate transportotaj varoj. Poste oni altigis la impostojn por la altkvalitaj varoj escepte por transportoj en regionoj proksimaj al Mezgermanio.

Por ke la fervojo fortigu sian staton kiel komerca entrepreno, la fervoja leĝo devis esti kompletigata resp. ŝangata. La Germana Federacia Fervojo rajtas pli libere ol ĝis nun fiksi siajn tarifojn t.e. vendi siajn servojn sur komerca bazo. Se la ŝtato deziras pro politikaj kaŭzoj reduktitajn tarifojn aŭ funkciadon de neprofitdonaj linioj, ĝi devas rekompenci la financajn perdojn.

La temo «fervojo» estis traktata antaŭ la publiko dum multaj monatoj. Entute la reputacio kreskis spite al, aŭ eĉ pro la ofte neobjektivaj argumentoj de la kontraŭaj partoj. La kaoso sur la stratoj, la subvencioj al la fervojo, kiuj atingis lastatempe 10 milionojn da markoj potage (!), la deficito de la riveraj ŝipestroj, la senfinaj postuloj de la aŭtomobilistoj, la kreskanta nombro de mortintoj kaj vunditoj surstrate — ĉio tio kunhelpis reformi la publikan opinion pri la valoro de kapabla, moderna fervojo.

La fervojo mem ne povas fidi nur al la teknika progreso aŭ al ŝanĝitaj leĝoj. Ĝi devas modifi ankaŭ sian karakteron vid-al-vide al siaj klientoj. Tiu nova stilo estas praktikata jam depost jaroj. Reklamo, korespondado, laboro ĉe la giĉetoj, uniformoj, por citi nur kelkajn tipajn aspektojn, tiucele, plu evoluis. Ĉiukaze ŝajnas komenciĝi nova epoko por la ofte difamita fervojo. Prudenta viro diris jam antaŭ jaroj: Se la fervojo ĝis nun ankoraŭ ne ekzistus, nepre ĝi devus esti eltrovata. *Wilhelm Barnickel.*

Dank'al Esperanto la Leber-plano venis al Norvegujo



Bildkliŝo: Norsk Jernbaneforbund.

Nia bildo montras samideanon Engen dum informprelego pri la Leberplano en fervojsindikato rondo.

Kiam nia samideano, Supera Trafikinspektoro Per Engen en Hamar ekaŭdis pri la Leber-plano, li tre nature turnis sin per letero en Esperanto al sia germana kolego s.ro Giessner kun peto pri la necesaj fontoj al prelegteksto.

Tuj alvenis de li altvalora libro (germanlingva, sed tamen . . . ĝi venis dank' al Esperanto!) kie li trovis la korektajn informojn por povi verki norveglingvan tekston.

Cetere li nun per sia prelegteksto provas konvinkigi kaj Trafikministerion, kaj trafikklientaron pri la taŭgeco de fervojtransportoj, kaj montri al ili la fervojon kiel alternativo kontraŭ la ĉiam kreskanta ĥaoso laŭ la stratoj.

Red.



Fervojnovaĵoj

Aŭstraj fervojoj (ØBB)

Por la renovigo de la instalaĵoj en la jaro 1969, ØBB disponas pri 787 milionoj da ŝilingoj. Tio estas 88 milionoj pli ol en la jaro 1968. Ĉi tiu kredito servos ĉefe por la renovigo de la itinero (relvojo, pontoj), la telekomunikadinstalaĵoj kaj la havigo de veturiloj.

Danaj fervojoj (DSB)

En la varstacio de Kopenhago estas instalita elektronika cerbo, komputilo kiu funkcios ekde la 1.1.1970. Ĝi i.a. regulos la kalkulon de la vartrafiko inkluzive frajtspezoj, la pasaĝertrafikon, la ekonomian kaj personaran administradon kaj la porpersonaran salajron.

Francaj fervojoj (SNCF)

La SNCF mendis serion de la Turbo-trajnoj, kiuj de komenco de 1970 trafikos sur la linio Paris—Cherbourg. La nova rapidtrajno «Etendard», kiu trafikas sur la linio Paris—Bordeaux, evoluas vojaĝrapidecon de 131,5 km/h. Ekde februaro 1969 la «Mistral» inter Paris kaj Lyon havos rapidecon de 135,3 km/h.

En la limstacio Cerbére SNCF instalis memveturantan vagonpurigmaŝinon, kiu traktas po tage ĉirkaŭ 74 pasaĝervagonoj. La instalaĵo laboras tre ekonomie kaj profitdone.

La pasaĝertrajno «Capitole», kiu trafikas sur la linio Paris—Toulouse kun rapideco de 200 km/h, estas nun pli bone frekventita.

Kanadaj fervojoj (CNR)

La kanadaj fervojoj konstruas urbajn rapidinterligojn sur la linioj Toronto—Windsor kaj Toronto—Sarnia. La lokomotivtrajno konsistos el salonvagono kun 39, kaj tri vagonoj kun po 82 sidlokoj. Krome ĝi enhavos trinkejon kun salono por 26 personoj kaj gastkupeon kun 11 sidlokoj.

Tradukis: *E. Kruse.*

Norvegaj fervojoj (NSB)

Okaze de la 100-jara jubileo de Rutebok for Norge — La Norvega Horarlibro, kiu ek de 1868 estis oficiala informilo al la vojaĝantaro, NSB aranĝis veterantrajnon de Oslo Ø al Eidsvoll. Tiu linio, la unua norvega, malfermiĝis en 1854.



Bildkliŝo: Postverket, Oslo

La veterantrajno konsistis de duaksaj personvagonoj de la komenca tempo, tirita de la lokomotivo «Caroline», konstruita en 1861 en Anglujo.

Cetere la poŝtetato la 24an de marto aperigis la jenan poŝtmarkon je valoro 50 øre, honore al la jubilanto, montrante modernaj trafikiloj.

La alia poŝtmarko en la sama serio estas honore al la asocio Trygg Trafikk — Sekura Trafiko, kies celo estas protekti homvivojn en la moderna kaj danĝera strattrafiko.

Redaktoro.

Svedaj fervojoj (SJ)

En kelkaj trajnoj nun trafikas memservad-vagono, kiu havas 32 lokojn por gastoj. Oni povas ankaŭ kunporti la menuon al sia kupea sidloko. La vazaro estas destinita al unufoja uzo kaj poste oni forĵetas ĝin.

Tradukis: *E. Kruse.*

Svisaj fervojoj (SBB)

NOVAJ KONSEPTOJ EN LA KONTENERA KAJ KAMION-SUR-VAGONA TRAFIKO

Dum la lastaj monatoj prezentiĝis en la internacia vartrafiko diversaj novaj konceptoj. La INTERCONTAINER-societo fondiĝis, TERRE-trajnoj traveturas nian landon kaj inter Basel kaj Tiĉino la HUPAC-SA de mallonge ekspedas kamionojn per fervojo. S-ro H. Weber, anstataŭanto de la ĉefo de la komerca servo vartrafiko jene klarigis tiujn novajn konceptojn en «SBB-Nachrichtenblatt»:

Transkonteneroj

Transkonteneroj estas pli granda eldono de la jam delonge konataj konteneroj. Ili uziĝas jam de jaroj en Usono. Sur la eŭropa kontinento ili aperis dum marto 1966 trans la nordatlantiko. De tiam multaj ŝipentreprenoj adaptiĝas al tiu nova transportmaniero.

Transkonteneroj malpliigas la transŝarĝkostojn en la havenoj, la cirkulad-tempon de la ŝipoj, la pakumkostojn kaj la domaĝ-kaj ŝtelriskojn. Kiel unua eŭropa fervojadministracio disponas la Britaj Fervojoj (BR) jam pri certaj spertoj ĉe la transporto de transkonteneroj. Fervojpropraj specialaj portvagonoj en bloktrajnoj ligas sub la nomo «Freightliner» la plej gravajn industricentrojn kaj havenojn de Britujo.

Dum marto 1968 la unua transkontenera ĉelŝipo de BR ligis Harwich kun Zeebrugge. Je tiu tempo kompletiĝis la jam depost la 1-a majo 1967 ekzistanta Eŭropa-Transkontenera tarifo 9145 kun universal-frajtaĵoj inter diversaj atlantik- kaj mediteranehavenoj al enlandaj centroj per la nova tarifo 9373 Transkonteneroj Britujo — Svisujo/Italujo. Ambaŭ transkontenertarifoj ofertas frajtprezunuojn en orfrankoj po transkontener-kategorio, senkonsidere al ŝarĝita pezo



Kontenero-ŝarĝo per levator-ĉaro en Basel SBB. Bildkliŝo: SBB.

kaj varo. Por la internacia tarifo ekzistas jenaj ISO-normoj (International Organization for Standardization):

kategorio	*longeco*
20 piedoj	6.05 m
30 piedoj	9.12 m
40 piedoj	12.19 m

Larĝeco kaj alteco por ĉiuj kategorioj = 2.435 m
La SBB ekzamenas la konstruon de diversaj transkonteneraj stacioj. Momente ekzistas projekto por Basel SBB.

Spite al la atendata ekprospero la transkonteneroj ne simple flankenpuŝos la ĝisnunan varvagonon. En kontrasto kun la «tradicia trafiko» tiuj konteneroj ne estas transportotaj en la tiel nomata surfaca trafiko, de ĉie ĉien. Ilia uzo taŭgos pli bone por celitaj rilatoj inter grandaj centroj, por formado, en navedtrajntrafiko, de vagongrupoj aŭ bloktrajnoj.

INTERCONTAINER

La 5-an de decembro 1967 dekunu eŭropaj fervojadministracioj fondigis la «Internacian societon por la transkontenertrafiko — INTERCONTAINER». Estas: SNCB, BR, DSB, DB, SNCF, FS, NS, SJ, SBB, RENFE kaj MAV kiel ankaŭ INTERFRIGO. INTERCONTAINER estas kooperativa societo laŭ belga rajto kun sidejo en Bruselo. La Generala Direkcio ekfunkciiĝis la 1-an de februaro 1968. Celo de la societo estas la kunigo kaj evoluo de la transkontenertrafiko (ankaŭ tiu kun temperaturreguligo) sur la reto de la eŭropaj fervojoj. Por tiu celo la societo povas konstruigi transkontenerojn kaj kontenervagonojn, lui aŭ ludoni, krome distribui. INTERCONTAINER povas transpreni organizadon kaj funkciigon de provizaj centroj krome efektivigi novekspedon, transkargon, destintransportojn, ktp. Pro la ekfunkciigo de INTERCONTAINER ĉesis sian aktivecon la provizore en Parizo ĉe UIC formita oficejo Transcofer (Organisation International de Chemins de Fer pour les Transcontainers).

TERRE

TERRE estas la mallongigo por Trans-Eŭrop-Rail-Route-Express, por societo de privata rajto kun sidejo en Bruselo. Post proksimume dujara intertraktado diversaj fervojoj — SNCB, NS, CFL, SNCF, DB, SBB/BLS kaj FS — kontraktis kun tiu kontenersocieto. Laŭ tiu kontrakto oni kondukas laŭ fiksa horaro transkontenertrajnojn en privatvagonoj de Antverpeno kaj Roterdamo al Milano kaj reen. La transporto daŭros 36 horojn. TERRE devas pagi po trajno minimuman prezon. Se la ŝarĝitaj transkonteneroj superas tiun minimumon oni kalkulas reduktitajn proporciajn transportprezojn. La frajtprezoj derivas de la internacia transkontenertarifo 9145. TERRE figuras kiel frajtaĵgvidanto kaj fakturas por la unuopaj klientoj. Estontaj kontraktrilatoj ne plu ekzistos inter tiuj 8 fervojoj kaj TERRE, sed inter la novfondita INTERCONTAINER-societo kaj TERRE.

Kamion-sur-vagono/Kanguruo

Sub Kamion-sur-vagon (germana sistemo) aŭ Kanguru-trafiko (franca sistemo) oni komprenas la transporton de grandaj vagonkestoj kun aŭ sen pneŭmatikoj. Temas do pri procedo de la kombinita trafiko relo/strato. La du trafikportantoj partigas la transporton de ŝarĝita vagonkesto, sendepende de tio ĉu estas grandpakujo, selo-trenveturilo aŭ kompleta ŝarĝaŭtomobilo. La malgrandajn distancojn trarulas la vagonkesto sur la strato, tirata de selo-traktoro aŭ kiel parto de ŝarĝaŭtomobilo. La long-distancajn transportojn transprenas la fervojo.

Tiu en Usono sub la nomo «piggy back» konata kamion-sur-vagona sistemo uziĝas en Eŭropo antaŭ ĉio en Germanio kaj Francio.

Dum junio 1967 fondiĝis en Chiasso inter svisaj ekspedfirmaoj kaj kamionaj transportentreprenoj la HUPAC-SA. La SBB ankaŭ estas membro de tiu nova firmao. Rekta celo de tiu HUPAC estas la aĉeto de speciala fervoja materialo kaj pere de ĝi la efektivigo de surrelaj transportoj. Ekspediĝas per varoj ŝarĝitaj stratveturiloj, antaŭ ĉio postveturiloj.

La societo ekfunkciis la 1-an de marto 1968, komence inter Basel kaj Melide. Baldaŭ la servo estu etendiĝata ĝis Milano kaj en la sudgermanajn regionojn.

Per la fondo de la HUPAC oni intencis krei la antaŭkondiĉojn por ampleksa trafikregajno por la relo kaj ne laste pliampleksiĝon de la transittrafiko.

H. Weber, anstataŭanto de la ĉefo de komerca servo, vartrafiko (trad, kg)



Kamion-sur-vagona transporto ekveturpreta. Bildkliŝo: SBB.

Aldono de kg:

Por ilustri la avantaĝon de kontenera transporto, transkargo, ĉi sekve mi publikigas komunikon disvastigitan de ITF. Tiu ekzemplo montras la grandegan gajnon de valora tempo, ĝis 900 % pli granda produktiveco de unuopa laboristo, sed aliflanke post solvo de la teknika flanko tio nun fariĝos socia problemo por la koncernaj laboristar-kategorioj.

305 konteneroj en 12 horoj ŝarĝitaj

Laborgrupo de 13 viroj antaŭ ne longe ŝarĝis en la haveno Tilbury, kuŝanta ĉe la enfluejo de Tamizo en la maron (Britujo), entute 305 kontenerojn (150 deŝarĝitaj, 155 novŝarĝitaj). Tiel la usona konteneršipo «Amerikan Lancer» nur 12 horojn post alveno denove povis ekveturi. Entute 4000 tunoj da frajtaĵoj, kies ŝargo kiel pecfrajtaĵo en la sama tempo estus postulinta 120 havenlaboristojn, efektiviĝis per la helpo de 2 Paceco-Vickers Portainer-gruoj kaj 5 kontenerlevatoroj.

— Kg.

Sur la itinero inter Nordeŭropo kaj Italio iras vartrafiko je 50 % tra Svislando. La svisa transittrafiko en 1967 ampleksis ĉirkaŭ 10 miliomoj da tunoj. 80 % de la trafiko nord-sud-nord prenis la vojon tra Basel. 92 % de la tuta transittrafiko tra Svislando apartenas al Italio, 56 % al Germanujo, 20 % al Francujo kaj 16 % al la beneluksaj landoj (Belgio—Nederlando—Luksemburgo).



El la Fervojista Mondo

Aŭstrujo:

Jubileo en la Alpoj

Ofte oni povas aŭdi la opinion, ke la dekfoja ripeto de iu okazaĵo ne jam signifas «jubileon». Tamen ekzistas tiaj kaj tiaj jubileoj. La fakto, ke dek internaciaj skisemajnoj sinsekve

okazis en Aŭstrio, kaj la kroma fakto, ke ili nur povis okazi, ĉar unu homo prenis en siajn manojn la iniciaton, rajtigas paroli pri vera jubileo. Neniu ja povas imagi la sumon el bona volo, entreprenemo, kuraĝo kaj obstineco necesan por ĉiufoje trovi konvenan lokon, allogi interesitajn homojn kaj kontentigi ilin, tiom kontentigi ilin, ke multaj el ili ses-, ok-, ja dekfoje partoprenis. Ni ne faru longajn vortojn ĉi tie. Sed ni sincere dankas al nia aŭstra kolego Johano Geroldinger pro tio, ke li disponigis la supre menciitajn ecojn por la bono de centoj da homoj el tuta Eŭropo. Se li post fino de la deka internacia skisemajno faris bilancon, li prave povas esti pli ol kontenta. Li faris ion eksterordinaran kaj praktike kontribuis al la ĝuste nuntempe tiom necesa kaj tiom mankanta komprenemo kaj amikeco inter homoj de diversaj nacioj. Ĝuste pro tio — tion ni ne forgesu mencii — li estis distingita en la 19a IFEF-kongreso per la orumita medalo de FISAIC.

Kiam la venontaj aranĝoj tiaj okazos en aliaj landoj, kolego Geroldinger povas esti certa, ke li fariĝis kvazaŭ pioniro, kies spertoj kaj iniciatemo tutcerte ĉiam estos bonvenaj, se estontece bezonotaj denove.

Prezidanto.

Ĉeĥoslovakujo:

ATENTU! Postulu uzon de Esperanto!

Oni eldonos serion da bildkartoj kun motivo de ĉeĥoslovakaj lokomotivoj. La serio enhavos 10—12 bk-ojn, ĝia prezo estos proksimuma 1,30 $. La klariga teksto estos ĉeĥa aŭ slovaka, angla, franca, germana. Helpu nun utiligi ankaŭ nian lingvon. Se vi interesiĝas pri la bk, skribu tuj poŝtkarton — aŭ eble ankaŭ bk kun fervoja motivo — laŭ adreso: Servisní sluzba modelovych zeleznic, Na prikope 24, Praha-1, CSSR kaj menciu, ke vi mendas la serion *kondiĉe*, ke la teksto estos ankaŭ en nia Internacia Lingvo. Se vi ne volas aĉeti la serion, skribu almenaŭ amase pri la sama postulo uzi Esperanton en la teksto. Vian korespondaĵon indiku afable videble per superskribo «Esperanto». Estas favora okazo montri al eldonejoj, ke nia lingvo estas postulata!

—eto

Danlando:

DANA AKTIVECO

Volonte mi sekvis la afablan inviton de la dana landa asocio viziti ĝian jarkunvenon en Aarhus. Estas ja ĉiam agrable, esti en la rondo de amikoj kaj speciale interese, kunesti sub kondiĉoj, kiuj ne respondecas al IFEF ĝenerale, sed al landaj cirkonstancoj, kvankam IFEF ofte estas tuŝata. La jarkunveno de la Dana Esperantista Fervojista Asocio okazis la 15an de marto 1969 en Aarhus kaj dividiĝis en du partojn. La unua, oficiala, okazis posttagmeze kaj ĝi ĉefe koncernis internajn aferojn organizajn. Unu el la plej gravaj decidoj estis, ke la ĝisnuna estraro komplete reelektiĝis. Oni ne havis la impreson, ke tio nur okazis, ĉar ne ekzistis aliaj, sed ĉar ili plene havas la fidon de la membraro. Sinceran gratulon! Kaj ankaŭ IFEF estis tute kontenta, ĉar nia konata amiko Henning Hauge estas rekonfirmita komitatano. Ja estas unu el la plej gravaj bezonoj en IFEF, ke la komitato ne tro ofte konsistas el novuloj. La komitato des pli trafe povas labori, ju pli komplete informitaj pri IFEF-problemoj estas ĝiaj anoj. Interese ankaŭ estis, ke oni eluzas unu el la fakprelegoj de Fulda, nome tiun pri skribaj ordonoj al trajnoj, en nacia lingvo por prezentado al danaj kolegoj, samtempe pruvante la taŭgecon de nia lingvo por fakaj temoj. Estis ankoraŭ aliaj gravaj decidoj, pri kiuj tamen raportu DEFA mem.

Speciale mi deziras mencii, ke la reprezentanto de la dana FISAIC-sekcio, s-ro Aaslev, ĉeestis la tutan kunsidon, kvankam li ne komprenas Esperanton. Li tre interesiĝis pri niaj problemoj kaj el lia simpatia sintenado oni povas konkludi saman simpation ankaŭ por la estonto de DEFA.

La dua, neoficiala parto de la jarkunveno kunigis proksimume 70 personojn dum la vespero en la kantino de la DSB-riparejo, kiuj estis venintaj ne nur el Aarhus, sed ankaŭ de Odense kaj Kopenhago. Kun granda ĝuo oni unue formanĝis apetitiniciatajn manĝaĵojn, por akiri sufiĉe da forto por elteni la postan paroladon de la IFEF-prezidanto, en kiu estis traktata la temo: «La Internacia Lingvo kaj ni». La tutan vesperon regis vere familia etoso, ĝuste

tia, kia ĝi estas karakteriza por la aranĝaĵoj de esperantistoj fervojistaj.

Post fino de la paroladetoj flanke de parolantoj de diversaj societoj ankaŭ nefervojistaj oni dancis laŭ delikata muziko, kiu ne turmentis la muzikan senton de sentemaj homoj. La altŝatata brando kune kun dana biero donis la atenditan efikon. Gajeco kaj bonega humoro regis ĝis la lasta momento, kiu kunigis la tutan «familion» por komuna kantado de adiaŭa skota kanto «malnovajn gekonatojn iam ĉu forgesu ni?»

Tiu vespero kiel entute la restado en Aarhus denove pruvis al mi, kiom valora estas la kafo por la bonfarto de la homoj. Ĉu dum laboro, ĉu dum ĝuplena kunestado, ĉu en privata sfero, ĉiam en la ĝusta momento taso kun bongusta kafo inkluzive laktokremo kaj sukero troviĝas sur la tablo.

Jen mia tre neperfekta raporteto pri tagoj plenaj de agrabla amikeco. Mi aldonas mian sinceran dankon al la dana asocio pri ĝia gastamo kaj tute sepcialan dankon al geedzoj Thorstedt, kiuj en plej afabla maniero zorgis por mia persona bonfarto dum la restado en Aarhus. Same koran dankon ankaŭ al s-ro Aaslev.

Prezidanto.

*

Francujo:

PRINTEMPA KUNVENO DE FFEA:

Starigita unuafoje en aprilo 1965 en Parizo je la nomo de Eksterordinara Kunveno, tiu kvina samcela kunveno, nun nomata Printempa Kunveno, okazis ĉijare en Avignon, la 22-an kaj 23-an de marto. Ĝi estis la lasta grava kunveno de FFEA antaŭ la komenco de la 21-a IFEF-kongreso kaj pro tio la tuta programo estis tute rezervita al ĝenerala pritraktado de la prikongresaj problemoj. Tridek diversaj responsuloj: Estraro, LKK, ĉefaj kongresaj taskoj kuniĝis dum du tagoj pri tio. La programo konsistis el la ĉefaj jenaj punktoj:

sabate: post-tagmeza kunsido, komuna vespermanĝo, amika vespero kun filmprezentado.

dimanĉe: vizito de la kongresejo kaj urbo, komuna tagmanĝo.

Italujo:

Multnombraj gestudentoj de la Popola Universitato el Trapani deziras korespondi, skribu: Esperanto, Casella Postale n. 23, 91100 *Trapani* — Italujo.

Nederlando:

LA ZAMENHOFMONUMENTO
EN ZWOLLE

Dum la 10a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno 22.2.—1.3. en Werfenweng, Aŭstrio, oni kolektis por la Zamenhof-monumento en Zwolle 248 aŭstr. ŝil.

Imitinda ekzemplo, por kio mi en la nomo de la komitato kore dankas. Pagoj por tiu nobla celo, oni faru tiamaniere:

Gemeente Stortingsdienst te Zwolle, Nederlando, -ĝiro n.ro 863349: Por la Zamenhof Monumento rekening nr. 806331.

B.v. akcepti nian anticipan dankon nome de la komitato.

A. Sykenaar —
Ringsdaelstr. 13 — Zwolle, Nederlando.

Norvegujo:

Dum la jarkunveno de Norvega Esperantista Fervojista Asocio la 16an de februaro, jenaj estraranoj elektiĝis:

Prezidanto: Per Johan Krogstie. Vicprezidanto: Erling A. Rygge. Sekretario: Per Engen. Kasisto kaj redaktoro: Odd Kolbrek. Estraranoj: Kjell O. Karlsen kaj Øyvind Lund. Fakdelegito de UEA: Jon Moe.

Rumanujo:

NOVA FERVOJISTA ESPERANTORONDO



Jen ni prezentas la ĵusfonditan fervojistan Esperantogrupon de Brasov, Rumanujo.

Unua vico de maldekstre: 1. M. Vrapciu. —

2. N. Raducanu. — 3. Ion Sîrbu. 4. St. Novak. — 5. I. Hazuela. Dua vico, starante, de maldekstre: 1. G. H. Pavel. — 2. E. Serban. — 3. V. Draghici. — 4. C. Dobre. — 5. V. Popa. — 6. S. T. Bostan. — 7. V. Nemes.

Laŭ profesio 8 el ili estas lokomotivestroj, 1 estas majstro, kaj 3 estas trafikdeĵorantoj en stacidomoj (trajnekspedistoj).

Svisujo:

NI VIZITIS GEKOLEGON EN ĈEĤOSLOVAKUJO

Jam ofte gravaj politikaj okazintaĵoj skuis la esperantistan movadon kaj malhelpis ĵus tie pliajn progresojn, kie antaŭe niaj esperoj estis plej grandaj. Kompreneblaj estis do niaj duboj, ĉu post la aŭgusta okupacio de Ĉeĥoslovakujo pere de najbara armeego, la modela agado povos esti daŭrigota. Post duonjara observado ni rajtas esperi, ke dank' al saĝa gvidado de prezidanto Bohumil Kral kaj kunkomitatanoj la entusiasmo en fervojistaj rondoj ne suferis, ke ne estas regreso, sed plenespero tiurilate por la estonteco. Tion trafe pruvas la firma invito de IFEF-kongreso por 1972 al «ora Praha» kaj la jama starigo de LKK.

Se do dum vintra semajno ni veturis por 5 tagoj al Ĉeĥoslovakujo ne estis por scivolemi, kiel tiu kuraĝa popolo trastaris la uraganon. Ni volis montri al niaj amikoj, ke spite de malbonsorto ili ne estas forlasitaj, ke dum tempo kiu malhelpas al ili facile forlasi sian landon, ni volas viziti ilin por alporti kuraĝon, eltenemon kaj fidon en nian aferon. Se en tio ni nur iomete sukcesis ni ĝojas kaj dankas.

Komforta vojaĝo dependas de bona trajno kaj de ripòzhalto antaŭ laciĝo. En Transalpin, vera miraklotrajno, ni apenaŭ sentis la kilometrojn pasitajn, ĉar ankaŭ la manĝ/trinkvagono ne seniluzigis. Sed, post 8 horoj, en la unua Donaŭurbo, ĉarmaj fratinoj facile logis nin eĉ el tiu trajno por interrompo. Pluen al Vieno kaj ree per motortrajno al Gmünd, sen iu ajn ĝeno aŭ superflua demando trans la limo, ĝis akcepto en Praha. Se pri la ĉarma Praha mi povas doni al vi konsilon —ne vizitu ĝin post falo de multe da neĝo por la unuafojo! Se duan, trian fojon vi estas tie, eĉ peĉnigra neĝo en la stratoj kaj nebula aero ne povas seniluzigi vin. Post kelkaj liberaj horoj por viziti la urbon ni sekvis prez. Kral al akcepto ĉe inĝ. Ropek, prezidanto ĉe la sindikata komitato en la ministerio pri trafiko.

Ni ĝojis renkonti en inĝ. Ropek homon, kiu plene simpatias al nia movado, kiu jam komprenas facilan konversacion en la Internacia Lingvo kaj kiu sendube ne mankos ĉe la protektontoj de nia 24a IFEF-kongreso. Pro la vigla kaj amika interŝanĝo de spertoj kaj ideoj, la antaŭvidita tempo apenaŭ sufiĉis kaj jam kol. B. Kral fortiris nin al vizito de la fervojista rondeto en la ministerejo, kie sub prezido de kol. Babiĉka kunvenis 20 gekolegoj. Ni volonte lasis nin intervjui pri esperantista kaj fervojista vivo en Svislando. Kun plezuro ni ekkonis inter la partoprenintoj la nestoron de nia ĉeĥoslovaka kolegaro, s-ron Pytloun el Podobrady.

Jam nia tempo en Praha pasis. Kun plezuro mi salutis ĉe trajno al proksima celo mian amikon Miloslaw Blazek, aparte alvojaĝinta en fruegmateno. Proksima halto en Kolin, rendevuo kun kol. Rebiĉek, kiu faris sian plejeblon por prezenti al ni sian agrablan societon. Rapida pritrakto de kelkaj problemoj kun nia lingvospertulo kaj disiĝis niaj vojoj. Amiko Greutert, mia vojaĝkunulo akompanis kol. Rebiĉek al Havlickuv Brod, al akcepto ĉe fervojista kultura organizaĵo, de kie li daŭrigis la vojaĝon al Jihlava, akceptita de malnova amiko. Dume kun amiko Blazek mi veturis al Ĉeska Trebova, eturbo kun egklubo esperantista. Kia plezuro renkontiĝi kun kol. J. Piŝtora, kiun ekvidi sen pritrakti esp. problemojn apenaŭ eblas. Sed jam ek al akcepto en la urbdomo, ĉe urbestro B. Routek kaj vicurbestro J. Renĉin kaj la eminenta urbsekretario kaj interpretisto J. Piŝtora. Ege agrabla kaj interesa ankaŭ tiu interparolado. Esperanto havas vere bonfamon en Ĉeska Trebova kaj post 3 monatoj eldoniĝos prospekto en la Intertnacia Lingvo. Jam nun mi fiere gratulis. Ankaŭ en tiu urbeto la fervojista esp. klubo aranĝis specialan kunvenon, kie ne necesis soifi. Tiu modela «rondeto esperantista», multe tro modesta nomo, sub prezido de Miloslaw Blazek estas sendube la plej agema klubo en vasta rondo. 100 anoj en 3 grupoj, ĉiusemajnaj kunvenoj en propra klubejo, sinsekvaj kursoj, mo-

mente komenca kurso kun 15 anoj, koresponda kurso kun 17 anoj, kurso en fundamenta lernejo kun 8 lernantoj kaj daŭriga kurso kun 17 anoj. Mi prezentis la esp. vivon en hejmlando kaj en IFEF kaj babilis pri la svisaj fervojoj. Vere tiun rondeton ne ligas sole la klubaj kunvenoj, sed imitinda persona amikeco. Gratulon al membraro kaj prezidanto Blazek!

Ankaŭ en Ĉeska Trebova ne abundis tempo. Baldaŭ meznokta trajno forportis min kaj ek de Brno amiko Greutert estis akompananto. La landlimon ni pasis en Breĉlav, sen plej eta malhelpo aŭ esploro (kiun kiel ĉiam kun bonega konscienco ni estus tolerintaj!!). Tra Vieno ni atingis ree per supertrajno Transalpin la proksiman etaplokon, Schwarzach—St. Veit. Tien invitis IFEF-prezidanto J. Giessner siajn estraranojn, sekretariinon, vicprezidanton kaj kasiston. En tiu trankvila loko, sen fortiraj amuzeblecoj, ni laboris 4-ope, parte ankaŭ kun la ĉefkomitatano por solvi la kurantajn problemojn en maniero racia kaj amika, kial ni imagas al ni gvidadon de nia prezidanto. Tamen konfeso: la vesperhorojn ni ne lasis preni al ni, flegado de amikeco same gravas. Ree de dimanĉmateno ĝis tagmanĝo malfrue kaj adiaŭo traktaĵoj svarmis ĉirkaŭ niaj kapoj. Por la tria fojo la fidela miraklotrajno forportis nin, ĉifoje hejmen.

Ne eblos al redaktoro akcepti ĉiujn ajn vojaĝraporton kaj mi ne rajtas postuli apartan privilegion por tiuj linioj. La ĉefa celo de tiu raporto ŝajnas al mi estas montri la ankaŭ nun ekzistantan eblecon viziti niajn kolegojn en Ĉeĥoslovakujo. Vi kaj mi konas la sorton de la popolo, ne timu akcepti inviton, se tia atingos vin, ĝuu la ekzemplan gastamecon kaj amikecon de niaj kolegoj kaj la belaĵojn de la lando.

O. Walder.

Poŝtmarkoj instruas fervojhistorion

Teksto kaj fotoj: V. Ruzicka.
Bildkliŝoj: Stiftstidende, Hamar.





La 6an de aŭgusto pasintjare, la ĉeĥoslovaka poŝto eldonis serion da poŝtmarkoj kun fervojmotivo.

Por filatelistoj kiuj kolektas tiun motivon, certe estas interese scii, ke tiu serio ilustras la evoluon de la fervojsistemo en Bohemio, kaj estus tre interese se ankaŭ filatelistoj el aliaj landoj pere de montrado de motivserio povus rakonti la fervojhistorion de sia lando.

La poŝtmarko kun valoro 60 h., memorigas nin pri la 140-jara jubileo de ĉevalfervojo inter du, tiutempaj aŭtriaj ubroj, Ĉeske Budejovice kaj Linz. La alia poŝtmarko, kun valoro 1 kcs., montras la evoluon de la fervojlinio Ĉeske Budejovice — Plzen dum la lastaj 100 jaroj.

La poŝtmarkoj estas proponitaj de František Hudeček, kaj Ladislav Jirka gravuris ilin.



František Antonin Gerstner 1796—1840.

La 60 h.-marko, havas jenajn kolorojn: nigro-bruna, okra ĝis flava, blua kaj nigra. La bildo estas pri diligenco tirita de du ĉevaloj sur primitivaj reloj. La alia poŝtmarko, je valoro 1 kcs., havas nigran ĝis bluan kolorojn, cetere okran, bluan kaj nigran.

La bildo montras antikvan vaporlokomotivon, kaj en la fono estas moderna nuntempa elektrolokomotivo.

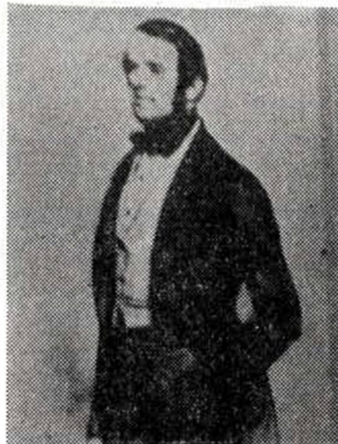
Ambaŭ poŝtmarkoj mezuras 41:23 mm.

Kaj nun al la historio de la origina ĉevalfervojo en la regiono Bohemio, tiam parto de la aŭstria monarkio.

Tiutempe Georgo Stephenson kune kun la filo Robert en Anglujo prezentis modelojn de vaporlokomotivoj.

Pro tio oni konsideras Anglujon kiel lulilo de la fervojo. Dum longa tempo ili tie transportis karbon kaj ferkrudaĵon de minejoj al ferfandejoj per ĉevalfervojoj.

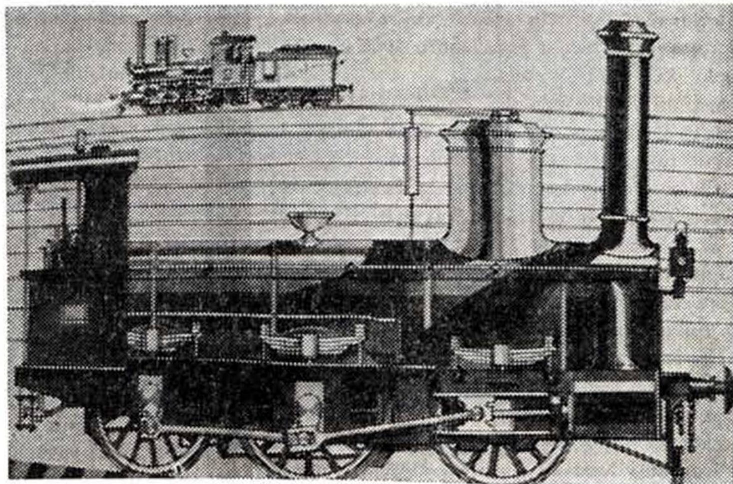
Post la inventado de la vaporlokomotivo, la ĉevalo kiel trakcio anstataŭiĝis de ĝi, kaj en lando post lando oni komencis fervojkonstruadon, aŭ rekonstruadon al lokomotivfervojo de tiuj kie ĝis nun ĉevaloj tiris la vagonojn. En Bohemio oni komisiis inĝenieron František Josef



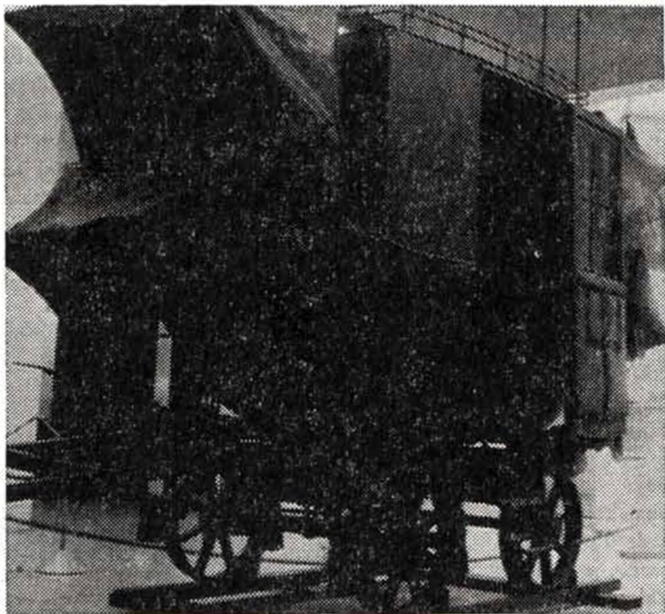
Matyas Schönerer 1807—1881.

Gerstner al la tasko konstrui la vaporfervojon, ĉar li, la sperta inĝeniero kaj cetere direktoro de Teknika Instituto de Praha, en sia tempo donis la ideon al la konstruado de la unua ĉevalfervojo.

Kiel helpanto servis lin lia filo František



Lokomotivoj de ĉi tiu tipo sekvis kiel trakciilo post 1870, kiam oni ĉesis uzi ĉevalojn.



Personvagono de 1a klaso, nomita Hannibal, uzita laŭ la ĉevalfervojo Česko Budejovice—Linz dum la jaroj 1835—1870. Nun ĝi estas videbla en la Nacia teknika muzeo en Praha.

Antonin Gerstner, kaj la aŭstria registaro sub gvidado de imperiestro Franz Josef 1. mem, ordonis ilin al tiu tasko per dekreto de jaro 1824, ke ili komencu la necesajn laborojn.

Tial en 1825, malgraŭ diversaj malfacilaĵoj ekestintaj flankoj de la sovaĝa naturo, manko da laboristoj kaj pro nesufiĉaj ekonomiaj rimedoj, la konstruado de ĉi tiu ĉevalfervojo komencis.

Por gajni la necesan sperton, la filo Antonin kelkfoje vizitis Anglujon, kie li studis la konstrumetodon.

Sur ĉiu liniparto laboris daŭre po kelkcentoj da laboristoj, entute laboris 3000 ĝis 6000 homoj kaj 1000 ĉevaloj.

Sed pro la malfacilaĵoj fine F. A. Gerstner forlasis la laboron. Lia intenco estis konstrui la linion tiom solide ke ĝi poste toleru vaportrafikon, sed tio ne plaĉis al la Fervojsocieto, kies celo estis ŝpari monon kaj eviti elspezojn al konstrumaterialoj.

Post lia foriro sekvis lin la 22-jara junulo, inĝeniero Mateo Shönerer, kies tasko nun fariĝis finkonstrui la linion laŭ la planoj kaj deziroj de la Fervojsocieto. La 1-an de aŭgusto 1832 li liveris la linion preta por trafiko. Ĝia ŝpuro mezuris 1106 mm., kaj estis trafiko laŭ ĝi, ankaŭ per vaporlokomotivoj, ĝis jaro 1872.

Tiuj kiuj nuntempe vizitas la sudbohemian regionon, povas eĉ hodiaŭ, meze inter multaj historiaj vidindaĵoj, trovi restaĵojn de tiu unika fervojlinio, — antaŭulo de vaporfervojo kiu nun iom post iom malaperas, por esti anstataŭigita per elektra trakcio.

Kaj aldone ankoraŭ eta atentigo por la interesuloj kaj kolektantoj de kuriozaĵoj, kaj por filatelistoj. La verkisto de ĉi tiu artikolo volonte sendas al tiuj kiuj deziras tion, fotografaĵojn de la supre publikigitaj poŝtmarkoj, afrankite per poŝtmarko je valoro 60 h.

Li petas nur: sendu interŝanĝe al li belan kaj interesan kolorbildkarton aŭ lokomotivfotografaĵon de iu ajn tipo da lokomotivoj por liaj kolektoj. Anticipe li dankas.

La adreso estas: Ruzicka Vaclav. Decin VI, Krasnostudenecka 731/69, Ĉehoslovakujo.

Presita ĉe presejo A. Sæther A.s N-2300 Hamar, Norvegujo